

P A T E N T

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re Application of:)
Barrho et al.)
Application No.:)
Filed: Herewith)
For: **ELECTRIC MOTOR**)

MAIL STOP PATENT APPLICATION
Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

CERTIFICATE OF MAILING

I hereby certify that this correspondence is being deposited with the United States Postal Service with sufficient postage as Express Mail (No. EV 129898004 US) addressed to MAIL STOP PATENT APPLICATION, Commissioner for Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450 on November 14, 2003.

By: Carol Prentice
Carol Prentice

SUBMISSION OF CERTIFIED COPY OF PRIORITY DOCUMENT(S)
PURSUANT TO 35 U.S.C. 119

Dear Sir:

Enclosed herewith is the certified copy of Applicants' counterpart European application:

European patent application no. 02 025 776.2
filed November 16, 2002

upon which Applicants' claim for priority is based.

Applicants respectfully request the Examiner to acknowledge receipt of this document.

Respectfully submitted,

Bj

Date: November 14, 2003
ATTORNEY DOCKET NO.: HOE-788

Barry R. Lipsitz
Attorney for Applicant(s)
Registration No. 28,637
755 Main Street, Building 8
Monroe, CT 06468
(203) 459-0200

THIS PAGE BLANK (USPTO)



**Europäisches
Patentamt**

**Eur pean
Patent Office**

**Office européen
des brevets**

Bescheinigung

Certificate

Attestation

Die angehefteten Unterla-
gen stimmen mit der
ursprünglich eingereichten
Fassung der auf dem näch-
sten Blatt bezeichneten
europäischen Patentanmel-
dung überein.

The attached documents
are exact copies of the
European patent application
described on the following
page, as originally filed.

Les documents fixés à
cette attestation sont
conformes à la version
initialement déposée de
la demande de brevet
européen spécifiée à la
page suivante.

Patentanmeldung Nr. Patent application No. Demande de brevet n°

02025776.2

Der Präsident des Europäischen Patentamts;
Im Auftrag

For the President of the European Patent Office

Le Président de l'Office européen des brevets
p.o.

R C van Dijk

THIS PAGE BLANK (USPTO)



Europäisches
Patentamt

European
Patent Office

Office européen
des brevets

**Blatt 2 der Bescheinigung
Sheet 2 of the certificate
Page 2 de l'attestation**

Anmeldung Nr.:
Application no.: 02025776.2
Demande n°:

Anmeldetag:
Date of filing: 16/11/02
Date de dépôt:

Anmelder:
Applicant(s):
Demandeur(s):
Minebea Co., Ltd.
Kitasaku-gun, @Nagano-ken
JAPAN

Bezeichnung der Erfindung:
Title of the invention:
Titre de l'invention:
Minatormotor mit dauermagnetischem Läufer

In Anspruch genommene Priorität(en) / Priority(ies) claimed / Priorité(s) revendiquée(s)

Staat:	Tag:	Aktenzeichen:
State:	Date:	File no.
Pays:	Date:	Numéro de dépôt:

Internationale Patentklassifikation:
International Patent classification:
Classification internationale des brevets:
H02K21/14, H02K5/173, H02K3/30

Am Anmeldetag benannte Vertragsstaaten:
Contracting states designated at date of filing:
Etats contractants désignés lors du dépôt: AT/BG/BE/CH/CY/CZ/DE/DK/EE/ES/FI/FR/GB/GR/IE/IT/LI/LU/MC/NL/
Bemerkungen:
Remarks:
Remarques:

THIS PAGE BLANK (USPTO)

16. Nov. 2002

BESCHREIBUNG

Elektromotor

Die Erfindung betrifft einen bürstenlosen Elektromotor, insbesondere einen Mikromotor, mit einem Gehäuse, mindestens einem mit magnetisierten Bereichen versehenen und um eine Rotorachse im Gehäuse drehbar gelagerten Rotor, und mit einem mindestens eine Statoreinheit aufweisenden Stator, wobei jede Statoreinheit, einen Satz erste, als Klauenpole ausgebildete Polschuhe und einen Satz zweite, als Klauenpole ausgebildete Polschuhe, die um die Rotorachse herum angeordnet sind, sowie eine in Richtung der Rotorachse auf den Rotor folgend angeordnete und um die Rotorachse herum verlaufend gewickelte Spule, umfaßt, mit welcher die ersten und zweiten Polschuhe magnetisierbar sind.

Derartige Elektromotoren sind aus dem Stand der Technik bekannt. Diese sind jedoch kostenaufwendig herstellbar.

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, einen Elektromotor der eingangs beschriebenen Art kostengünstiger zu konzipieren.

Diese Aufgabe wird bei einem Elektromotor der eingangs beschriebenen Art erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß die Statoreinheit zwei Polschuhelemente aufweist, von denen ein erstes Polschuhelement einen sich quer zur Rotorachse erstreckenden und auf einer dem Rotor zugewandten Seite der Spule

angeordneten ersten Polschuhträger sowie die an diesen einstückig angeformten ersten Polschuhe aufweist, welche sich von dem ersten Polschuhträger weg in einer ersten Richtung ungefähr parallel zur Rotorachse erstrecken, und von denen ein zweites Polschuhelement einen sich quer zur Rotorachse erstreckenden und auf einer dem Rotor abgewandten Seite der Spule angeordneten zweiten Polschuhträger sowie an diese einstückig angeformte zweite Polschuhe aufweist, die sich ebenfalls in der ersten Richtung vom zweiten Polschuhträger weg und ungefähr parallel zur Rotorachse über den Rotor hinwegerstrecken, und daß das erste Polschuhelement ein einstückig an den ersten Polschuhträger angeformtes und einen magnetischen Schluß zwischen den Polschuhträgern herstellendes Verbindungselement trägt, welches mit dem zweiten Polschuhträger zumindest drehfest verbunden ist.

Der Vorteil der erfindungsgemäßen Lösung ist darin zu sehen, daß damit die Statoreinheit einfach und kostengünstig aufgebaut werden kann.

Das erste Polschuhelement mit dem ersten Verbindungselement kann dabei in unterschiedlichster Art und Weise, beispielsweise aus zwei Teilen, hergestellt werden. Eine besonders kostengünstige und einfache Art der Herstellung sieht vor, daß das Verbindungselement durch Tiefziehen an den ersten Polschuhträger angeformt ist und somit besonders kostengünstig herstellbar ist.

Das Verbindungselement könnte prinzipiell aus einzelnen Stegen ausgebildet sein. Besonders zweckmäßig läßt sich das Verbindungselement jedoch dann herstellen, wenn dieses als Hülse ausgebildet ist.

Um die Spule in einfacher Weise in den Stator integrieren zu können, hat es sich als günstig erwiesen, wenn die Hülse einen Wickelkörper für die Spule bildet, so daß die Spule direkt auf die Hülse aufgewickelt werden kann und somit kein weiterer Spulenträger erforderlich ist.

Hinsichtlich der Verbindung des Verbindungselements mit dem zweiten Polschuhträger wurde im Zusammenhang mit den bisherigen Ausführungsbeispielen lediglich festgelegt, daß eine drehfeste Verbindung zwischen diesen erforderlich ist. Beispielsweise ist es dabei denkbar, die drehfeste Verbindung durch einen Formschluß zwischen dem Verbindungselement und dem zweiten Polschuhträger zu realisieren.

Besonders vorteilhaft ist es jedoch, wenn das Verbindungselement mit dem zweiten Polschuhträger durch Fügen verbunden ist, da mit einer Fügeverbindung in einfacher Weise eine feste und präzise Verbindung zwischen dem Verbindungselement und dem Polschuhträger geschaffen werden kann.

Im Rahmen von Fügeverbindungen sind die unterschiedlichsten Lösungen denkbar. Eine derartige Fügeverbindung wäre eine Lötverbindung. Ein besonders günstiges Ausführungsbeispiel sieht vor, daß das Verbindungselement mit dem zweiten Polschuhträger verschweißt ist.

Ein Verschweißen des Verbindungselements mit dem zweiten Polschuhträger könnte beispielsweise durch Reibschweißen erfolgen.

Aus Gründen der kleinen Abmessungen der Bauteile hat es sich als günstig erwiesen, wenn das Verschweißen des Verbindungselements mit dem zweiten Polschuhträger durch Laserschweißen erfolgt.

Dabei wäre es möglich, eine Reihe von Punktschweißungen vorzusehen. Eine besonders zweckmäßige Art der Schweißung sieht vor, daß eine um die Rotorachse umlaufende Schweißnaht Verwendung findet.

Um eine gute elektrische Isolation zwischen der Spule und dem Verbindungselement sowie dem ersten Polschuhträger zu erreichen, ist vorzugsweise vorgesehen, daß das Verbindungselement und der erste Polschuhträger auf ihrer der Spule zugewandten Seite mit einer elektrisch isolierenden Beschichtung versehen sind, so daß bei direktem Aufwickeln der Spule auf das Verbindungselement keinerlei Gefahr einer später entstehenden elektrischen Verbindung mit dem ersten Polschuhsegment, zum Beispiel Masseschluß, besteht.

Vorzugsweise ist vorgesehen, daß auch der zweite Polschuhträger auf seiner der Spule zugewandten Seite mit einer elektrisch isolierenden Beschichtung versehen ist.

Die Beschichtung ist dabei vorzugsweise so ausgebildet, daß sie eine elektrische Durchschlagfestigkeit von 0,5 kV aufweist.

Ferner ist dabei die Beschichtung insbesondere so ausgebildet, daß sie eine Dicke von weniger als 10 μm , noch besser weniger als 5 μm aufweist, um die Toleranzen im Bereich der Statoreinheit nicht negativ zu beeinflussen und um größtmöglichen Bauraum für die Spule zur Verfügung zu stellen.

Eine zweckmäßige Art der Beschichtung sieht vor, daß diese eine glasartige Konsistenz aufweist.

Ferner ist vorzugsweise vorgesehen, daß die Polschuhelemente der Statoreinheit mit einer gegen Korrosion schützenden Beschichtung versehen sind.

Im einfachsten Fall ist die gegen Korrosion schützende Beschichtung dieselbe, wie die elektrisch isolierende Beschichtung.

Hinsichtlich des Verlaufs der zweiten Polschuhe relativ zur Spule wurden bislang keine näheren Angaben gemacht. So sieht eine räumlich besonders günstig bauende Lösung vor, daß die zweiten Polschuhe die Spule übergreifen.

Hinsichtlich der Anordnung der ersten und zweiten Polschuhe relativ zueinander wurden im Zusammenhang mit der bisherigen Erläuterung der einzelnen Ausführungsbeispiele ebenfalls keine näheren Angaben gemacht. So wäre es beispielsweise denkbar, die ersten Polschuhe in einem anderen radialen Abstand von der Rotorachse anzuordnen als die zweiten Polschuhe und beispielsweise den Rotor mit seinen magnetisierten Bereichen zwischen die ersten und zweiten Polschuhe eingreifen zu lassen.

Eine hinsichtlich des erzielbaren Drehmoments besonders günstige Lösung sieht dabei vor, daß die ersten und zweiten Polschuhe auf derselben, um die Rotorachse verlaufenden zylindrischen Fläche liegen und daß die einen Polschuhe in Lücken der anderen Polschuhe angeordnet sind.

Dabei ist vorteilhafterweise vorgesehen, daß in Azimutalrichtung um die Rotorachse jeweils aufeinanderfolgend angeordnete Polschuhe identische Winkelabstände voneinander aufweisen.

Zweckmäßigerweise sind die ersten und zweiten Polschuhe ferner so ausgebildet, daß die ersten und zweiten Polschuhe sich in der ersten Richtung so weit erstrecken, daß deren Enden in einer gemeinsamen, senkrecht zur Rotorachse verlaufenden Ebene liegen.

Hinsichtlich der Lagerung des Rotors relativ zu den Statoreinheiten wurden bislang keine näheren Angaben gemacht. So sieht ein vorteilhaftes Ausführungsbeispiel vor, daß der zweite Polschuhträger der Statoreinheit mit einem Lagerträger verbunden ist, welcher ein Drehlager für den Rotor trägt.

Besonders günstig ist der Lagerträger an der jeweiligen Statoreinheit fixierbar, wenn dieser mit einer Aufnahme in das Verbindungselement eingreift.

Um den erfindungsgemäßen Elektromotor möglichst kostengünstig herzustellen, ist vorzugsweise vorgesehen, daß der Lagerträger aus Kunststoff ausgebildet ist.

Bei dem erfindungsgemäßen Elektromotor wäre es grundsätzlich denkbar, lediglich eine Statoreinheit vorzusehen. Aus Gründen eines möglichst hohen Wirkungsgrades und einer eindeutigen Festlegung der Drehrichtung des Rotors hat es sich als besonders zweckmäßig erwiesen, wenn der Elektromotor einen Stator mit zwei Statoreinheiten und einen Rotor mit jeweils einer der betreffenden Statoreinheit zugeordneten Rotoreinheit aufweist, wobei die Rotoreinheiten auf einer gemeinsamen Motorwelle sitzen.

Dabei könnten die Statoreinheiten so angeordnet sein, daß deren als Klauenpole ausgebildete Polschuhe jeweils in dieselbe Richtung aufweisen. Konstruktiv besonders günstig ist es jedoch, wenn die Statoreinheiten so angeordnet sind, daß deren Polschuhe einander zugewandt sind.

Ferner hat es sich bei einem derart aufgebauten Elektromotor aus Gründen einer möglichst optimalen Raumausnutzung als besonders vorteilhaft erwiesen, wenn bei beiden Statoreinheiten alle Polschuhe auf derselben zylindrischen Fläche um die Rotorachse herum angeordnet sind.

Im besonders günstigen Fall ist aus Gründen einer möglichst kostengünstigen Lösung vorgesehen, daß die beiden Statoreinheiten identisch ausgebildet sind.

Um eine eindeutige Drehrichtung des Elektromotors festzulegen, ist es günstig, wenn durch magnetische Wirkung, d.h. Anziehung, bedingte Haltestellungen der Rotoreinheiten relativ zu den diesen zugeordneten Statoreinheiten relativ zueinander um einen halben Polabstand verdreht sind.

Weitere Merkmale und Vorteile der Erfindung sind Gegenstand der nachfolgenden Beschreibung sowie der zeichnerischen Darstellung einiger Ausführungsbeispiele.

In der Zeichnung zeigen:

Fig. 1 einen Längsschnitt durch ein erstes Ausführungsbeispiel eines erfindungsgemäßen Elektromotors;

- Fig. 2 eine vergrößerte Darstellung einer Statoreinheit des ersten Ausführungsbeispiels im Längsschnitt ähnlich Fig. 1 mit Lager-
element;
- Fig. 3 eine Explosionsdarstellung der Statoreinheit gemäß Fig. 2;
- Fig. 4 eine Draufsicht in Richtung des Pfeils A auf die Statoreinheit
gemäß Fig. 3 und
- Fig. 5 einen Längsschnitt ähnlich Fig. 1 durch ein zweites Ausführungs-
beispiel eines erfindungsgemäßen Elektromotors.

Ein in Fig. 1 dargestelltes erstes Ausführungsbeispiel eines erfindungsgemäßen Elektromotors, vorzugsweise eines Schrittmotors, umfaßt ein Gehäuse 10 mit einem Gehäusemantel 12, der sich zwischen einem ersten Lagerträger 14 und einem zweiten Lagerträger 16 erstreckt, die beide fest mit dem Gehäusemantel 12 verbunden sind.

In jedem der Lagerträger 14 und 16 ist jeweils ein Drehlager 20 bzw. 22, vorzugsweise jeweils ausgebildet als Kugellager, gehalten, mit welchem eine Motorwelle 24 um eine Achse 26 drehbar relativ zum Gehäuse 10 gelagert ist.

Ferner trägt der erste Lagerträger 14 noch eine Anschlußplatine 28, auf welcher elektrische Anschlüsse 30, 32 zur Verbindung mit einer Stromversorgung des Elektromotors angeordnet sind.

Die Anschlußplatine 28 liegt dabei vorzugsweise auf einer Außenfläche 34 des Lagerträgers 14 auf und umschließt einen Haltering 36 des Lagerträgers 14, der seinerseits eine Aufnahme 38 für das Drehlager 20 bildet.

In dem Gehäuse 10 sind sowohl ein Stator 40, gebildet durch zwei identisch ausgebildete und spiegelsymmetrisch zueinander angeordnete Statoreinheiten 42 und 44, sowie ein Rotor 50, gebildet durch zwei Rotoreinheiten 52 und 54, angeordnet, wobei der Rotor 50 mit seinen beiden Rotoreinheiten 52 und 54 auf der Motorwelle 24 drehfest sitzt und somit in gleicher Weise wie die Motorwelle 24 mittels der Drehlager 20 und 22 gegenüber dem Gehäuse 10 um die eine Rotorachse darstellende Achse 26 drehbar gelagert ist. Ferner weist jede der Rotoreinheiten 52, 54 magnetisierte Bereiche 56 bzw. 58 auf.

Wie in Fig. 2 und 3 vergrößert dargestellt, umfaßt die Statoreinheit 44 ein erstes Polschuhelement 60, das einen ersten Satz von als Klauenpole ausgebildeten Polschuhen 62 aufweist, die sich ungefähr parallel zur Achse 26 erstrecken.

Der erste Satz von Polschuhen 62 ist dabei einstückig an einen ersten Polschuhträger 64 angeformt, der sich in einer vorzugsweise senkrecht zur Achse 26 verlaufenden Ebene 66 erstreckt.

Ferner ist an den ersten Polschuhträger 64 auf einer den Polschuhen 62 gegenüberliegenden Seite ein Verbindungskörper oder Verbindungselement 68 angeformt, welches sich von dem ersten Polschuhträger 64 weg erstreckt.

Zweckmäßigerweise ist das gesamte Polschuhelement 60 als Tiefziehteil ausgebildet, wobei insbesondere das Verbindungselement 68 durch Tiefziehen an dem Polschuhträger 64 angeformt ist. Das Verbindungselement 68 stellt dabei mit einem dem Polschuhträger abgewandten Ende 69 einen magnetischen Schluß zu einem zweiten Polschuhelement 70 her.

Das zweite Polschuhelement 70 umfaßt einen Satz von zweiten Polschuhen 72a bis 72e, die sich in gleicher Weise wie die ersten Polschuhe 62 ungefähr parallel zu der Achse 26 erstrecken und dabei ebenfalls einstückig an einen zweiten Polschuhträger 74 angeformt sind, welcher sich vorzugsweise in einer Ebene 76 senkrecht zur Achse 26 erstreckt.

Sowohl die ersten Polschuhe 62 als auch die zweiten Polschuhe 72 erstrecken sich ausgehend vom jeweiligen Polschuhträger 64 bzw. 74 jeweils in derselben Richtung 80 und liegen beide vorzugsweise auf einer gemeinsamen zur Achse 26 kreiszylindrisch verlaufenden Hüllfläche 82, so daß diese auch denselben radialen Abstand R von der Achse 26 aufweisen.

Die Polschuhträger 64 und 74 sind dabei in Richtung der Achse 26 gesehen, im Abstand voneinander angeordnet und werden dabei durch das Verbindungselement 68 relativ zueinander fixiert.

Insbesondere ist hierzu der zweite Polschuhträger 74 mit einer Ausnehmung 84 versehen, die ihrerseits auf einer Außenfläche 86 im Bereich des Endes 69 des Verbindungselements 68 aufsitzt, wobei eine umlaufende Schweißnaht 88 eine Fügeverbindung zwischen dem Verbindungselement 68 und dem zweiten

Polschuhträger 74 herstellt. Die Schweißnaht 88 ist zweckmäßigerweise im Bereich einer dem ersten Polschuhträger 64 abgewandten Seite 90 des zweiten Polschuhträgers 74 angebracht, und zwar im Bereich der an der Außenfläche 86 anliegenden Ausnehmung 84.

Die Schweißnaht 88 könnte dabei eine umlaufende Naht aus Schweißpunkten sein. Besonders günstig ist es jedoch, wenn die Schweißnaht 88 eine geschlossen umlaufende Schweißnaht ist.

Vorzugsweise wird die Schweißnaht 88 durch Laserschweißen ausgeführt.

Dadurch, daß das Verbindungselement 68 den Polschuhträger 74 im Abstand vom Polschuhträger 64 hält, besteht zwischen diesen Polschuhträgern 64, 74 ein Raum 92, in welchem eine ringförmig um die Achse 26 gewickelte Spule 94 angeordnet ist, die den Raum 92 zwischen den Polschuhträgern 64 und 74 ausfüllt und sich in radialer Richtung von der Außenfläche 86 maximal bis zu den Polschuhen 72 erstreckt, die ausgehend von dem zweiten Polschuhträger 74 über den die Spule 94 aufnehmenden Raum 92 hinweggreifen.

Damit liegt die Spule 94 gegenüber einem durch die als Klauenpole ausgebildeten ersten und zweiten Polschuhe 62, 72 umschlossenen Raum 96 zur Aufnahme der jeweiligen Rotoreinheit, in diesem Fall der Rotoreinheit 54, axial in Richtung der Achse 26 versetzt und weist ferner eine radiale Erstreckung zur Achse 26 auf, die kleiner ist als der Abstand der zweiten Polschuhe 72 von der Rotorachse 26.

Sowohl die ersten Polschuhe 62 als auch die zweiten Polschuhe 72 liegen dabei mit ihren, den jeweiligen Polschuhträgern 64 bzw. 74 abgewandten Enden 63 bzw. 73 in einer Ebene 98, die senkrecht zur Achse 26 verläuft.

Damit die ersten Polschuhe 62 und die zweiten Polschuhe 72 auf der kreis-
zylindrischen Fläche 82 liegen können, sind die ersten Polschuhe 62 und die
zweiten Polschuhe 72 relativ zueinander auf Lücke angeordnet, das heißt, daß
jeweils immer ein zweiter Polschuh 72 mittig zwischen zwei ersten Polschuhen
62 und umgekehrt liegt, wobei sich die Polschuhe 62, 72 in Azimutalrichtung
bezüglich der Achse 26 jeweils über denselben Winkelabstand WB erstrecken
und außerdem zwischen benachbarten Polschuhen 62, 72 mit einem Pol-
abstand PA jeweils derselbe Winkelabstand WA besteht, wie in Fig. 4 dar-
gestellt.

Um ferner einen magnetischen Kurzschluß zwischen den zweiten Polschuhen
72 und dem ersten Polschuhträger 64 zu vermeiden, ist der erste Polschuh-
träger 64 in Bereichen zwischen den ersten Polschuhen 62 mit radial zur Achse
26 nach innen gezogenen Ausschnitten 65 versehen, so daß stets ein aus-
reichend großer Abstand zwischen dem ersten Polschuhsegment 64 und dem
dieses jeweils übergreifenden zweiten Polschuh 72 besteht.

Bei dem dargestellten Ausführungsbeispiel des erfindungsgemäßen Elektro-
motors ist vorzugsweise das Verbindungselement 68 zwischen dem ersten Pol-
schuhträger 64 und dem zweiten Polschuhträger 74 als Hülse ausgebildet, die
gleichzeitig einen Wickelkörper für die Spule 94 bildet, so daß die Spule 94
unmittelbar auf die Hülse 68 aufgewickelt ist und somit die Hülse 68 nicht nur

den magnetischen Schluß zwischen dem ersten Polschuhträger 64 und dem zweiten Polschuhträger 74 darstellt, sondern gleichzeitig auch noch als Wickelkörper für die Spule 94 dient.

Um eine elektrische Isolation zwischen der Spule 94 und den Polschuhelementen 60, 70 mit ausreichender Durchschlagfestigkeit zu erreichen, sind die Außenfläche 86 der Hülse 68 sowie zumindest eine der Spule 94 zugewandte Seite 102 des ersten Polschuhträgers 64 sowie eine der Spule 94 zugewandte Seite 104 des zweiten Polschuhträgers 74 mit einer isolierenden Beschichtung 106 versehen, wie in Fig. 2 dargestellt.

Diese Beschichtung ist vorzugsweise eine Beschichtung mit einer Schichtdicke von weniger als $10\text{ }\mu\text{m}$, noch besser eine Schichtdicke von weniger als $5\text{ }\mu\text{m}$, die aufgrund ihrer glasartigen Konsistenz eine ausreichende elektrische Isolierung und Durchschlagfestigkeit gewährleistet. Vorzugsweise ist diese Beschichtung 106 eine sogenannte CVD-Quarz-Beschichtung.

Außerdem bietet die Beschichtung 106 den Vorteil, daß sie korrosionsschützend wirkt, so daß vorzugsweise die gesamten Polschuhelemente 60, 70 und das Verbindungselement im wesentlichen überall mit einer derartigen Beschichtung 106 versehen sind.

Zur Fixierung der Statoreinheiten 42, 44 an den Lagerträgern 14, 16 sind, wie in Fig. 2 am Beispiel des Lagerträgers 16 dargestellt, die Lagerträger 14, 16 mit einer Aufnahmehülse 110 versehen, welche in das als Hülse ausgebildete Verbindungselement 68 eingreift und damit die gesamte Statoreinheit 44

koaxial und präzise relativ zur Achse 26 aufnimmt. Darüber hinaus sind die Lagerträger 14, 16 noch mit einer Trägerplatte 112 versehen, welche an der dem ersten Polschuhträger 64 abgewandten Seite 90 des zweiten Polschuhträgers 74 anliegt.

Darüber hinaus ist zweckmäßigerweise auch der zweite Polschuhträger 74 im Bereich zwischen den Polschuhen 72 mit radial zur Achse 26 nach innen gezogenen Ausschnitten 75 versehen, in welche Nasen 114 der Trägerplatte 112 eingreifen, um den zweiten Polschuhträger 74 und somit die ganze Statoreinheit 44 drehfest bezüglich der Achse 26 an dem jeweiligen Lagerträger 14, 16 zu fixieren.

Bei dem erfindungsgemäßen Elektromotor sind die beiden Statoreinheiten 42, 44 so in das Gehäuse 10 eingesetzt, daß die Enden 63, 73 der jeweiligen Polschuhe 62, 72 einander zugewandt sind und somit auch die Räume 96 zur Aufnahme der Rotoreinheiten 52 und 54 einander zugewandt angeordnet sind.

Damit besteht, wie in Fig. 1 dargestellt, die Möglichkeit, die Rotoreinheiten 52 und 54 in ein und demselben Rotorkörper 120 auszubilden, oder aber auch den Rotorkörper 120 zu teilen, so daß, wie im Zusammenhang mit einem zweiten Ausführungsbeispiel in Fig. 5 dargestellt, zwei in Richtung der Achse 26 aufeinanderfolgend angeordnete Rotorkörper 122 und 124 vorgesehen sind, die noch die Möglichkeit einer relativen Drehausrichtung zueinander eröffnen.

16. Nov. 2002

- 15 -

PATENTANSPRÜCHE

1. Elektromotor mit
einem Gehäuse (10), mit mindestens einem mit magnetisierten
Bereichen versehenen und um eine Rotorachse (26) im Gehäuse (10)
drehbar gelagerten Rotor (50), und
mit einem mindestens eine Statoreinheit (42, 44) aufweisenden Stator
(40), wobei jede Statoreinheit (42, 44) einen Satz erste, als Klauenpole
ausgebildete Polschuhe (62) und einen Satz zweite, als Klauenpole aus-
gebildeten Polschuhe (72), die um die Rotorachse (26) herum ange-
ordnet sind, sowie eine in Richtung der Rotorachse (26) auf den Rotor
(50) folgend angeordnete und um die Rotorachse (26) herum verlaufend,
gewickelte Spule (94) umfaßt, mit welcher die ersten und zweiten Pol-
schuhe (62, 72) magnetisierbar sind,
dadurch gekennzeichnet, daß die Statoreinheit (42, 44)
zwei Polschuhelemente (60, 70) aufweist, von denen ein erstes Pol-
schuhelement (60) einen sich quer zur Rotorachse (26) erstreckenden
und auf einer dem Rotor (50) zugewandten Seite der Spule (94) ange-
ordneten ersten Polschuhträger (64) sowie die an diesen einstückig
angeformten ersten Polschuhe (62) aufweist, welche sich von dem ersten
Polschuhträger (64) weg in einer ersten Richtung (80) ungefähr parallel
zur Rotorachse (26) erstrecken, und von denen ein zweites Polschuhele-
ment (70) einen sich quer zur Rotorachse (26) erstreckenden und auf
einer dem Rotor (50) abgewandten Seite der Spule (94) angeordneten
zweiten Polschuhträger (74) sowie die an diesen einstückig angeformten

zweiten Polschuhe (72) aufweist, die sich ebenfalls in der ersten Richtung (80) vom zweiten Polschuhträger (74) weg ungefähr parallel zur Rotorachse (26) über den Rotor (50) hinweg erstrecken, und daß das erste Polschuh-element (60) ein einstückig an den ersten Polschuhträger (64) angeformtes und einen magnetischen Schluß zwischen den Polschuhträgern (64, 74) herstellendes Verbindungselement (68) trägt, welches mit dem zweiten Polschuhträger (74) zumindest drehfest verbunden ist.

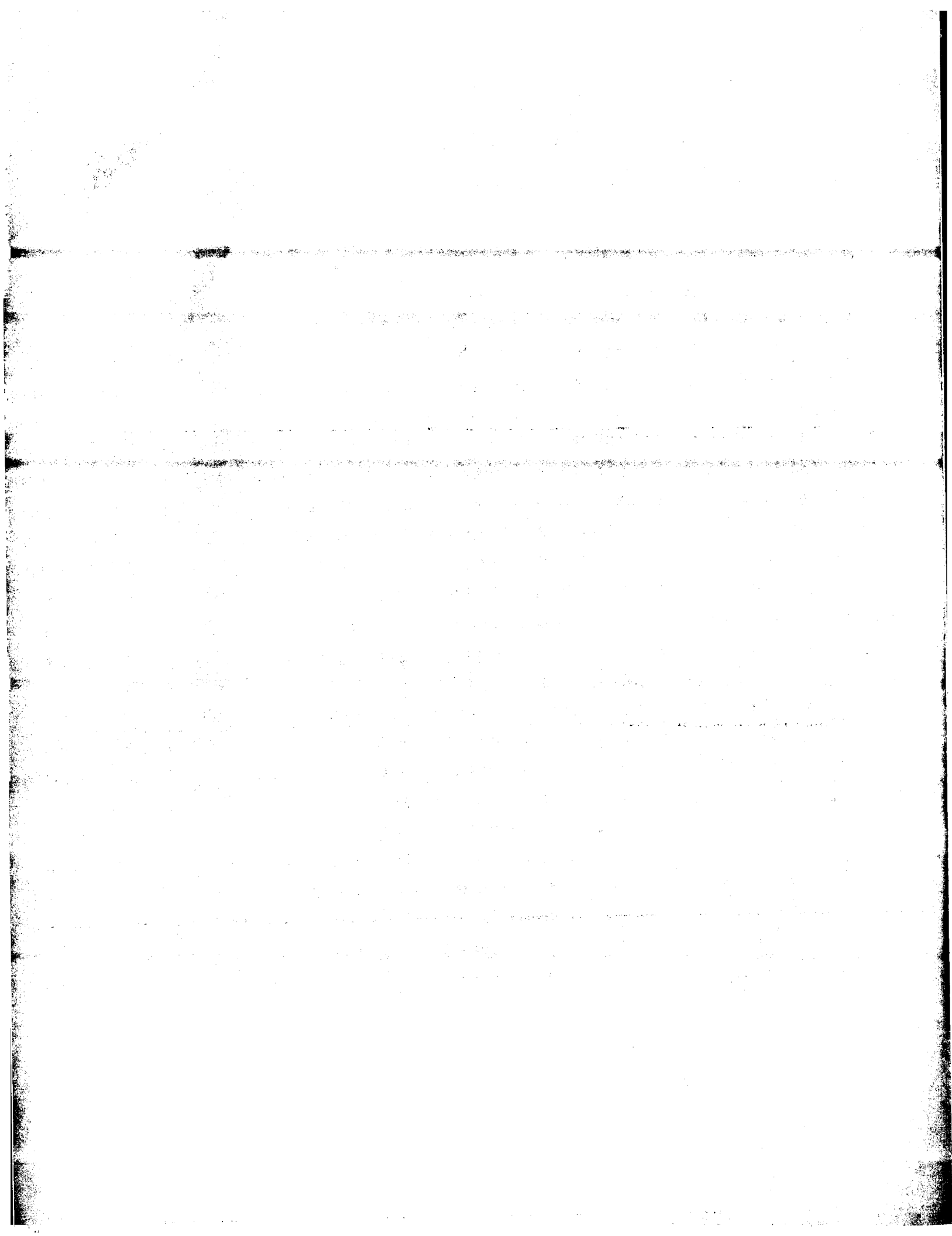
2. Elektromotor nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Verbindungselement (68) durch Tiefziehen an den ersten Polschuhträger (64) angeformt ist.
3. Elektromotor nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Verbindungselement (68) als Hülse ausgebildet ist.
4. Elektromotor nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Hülse (68) einen Wickelkörper für die Spule (94) bildet.
5. Elektromotor nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Verbindungselement (68) mit dem zweiten Polschuhträger (74) durch Fügen verbunden ist.
6. Elektromotor nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß das Verbindungselement (68) mit dem zweiten Polschuhträger (74) verschweißt ist.

7. Elektromotor nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Verbindungselement (68) und der erste Polschuhträger (64) auf ihrer der Spule (94) zugewandten Seite mit einer elektrisch isolierenden Beschichtung (106) versehen sind.
8. Elektromotor nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß der zweite Polschuhträger (74) auf seiner der Spule (94) zugewandten Seite mit einer elektrisch isolierenden Beschichtung (106) versehen ist.
9. Elektromotor nach Anspruch 7 oder 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Beschichtung eine Dicke von weniger als 10 μm aufweist.
10. Elektromotor nach einem der Ansprüche 7 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Beschichtung (106) eine glasartige Konsistenz aufweist.
11. Elektromotor nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Polschuh Elemente (60, 70) mit einer gegen Korrosion schützenden Beschichtung (106) versehen sind.
12. Elektromotor nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die zweiten Polschuhe (72) die Spule (94) übergreifen.
13. Elektromotor nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 oder nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die ersten und zweiten Polschuhe (62, 72) auf derselben, um die Rotorachse (26)

verlaufenden zylindrischen Fläche (82) liegen und daß die einen Polschuhe (62, 72) in Lücken der anderen Polschuhe (72, 62) angeordnet sind.

14. Elektromotor nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß in Azimutalrichtung um die Rotorachse (26) jeweils aufeinanderfolgend angeordnete Polschuhe (62, 72) identische Winkelabstände (WA) voneinander aufweisen.
15. Elektromotor nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß die ersten und zweiten Polschuhe (62, 72) sich in der ersten Richtung (80) so weit erstrecken, daß deren Enden (63, 73) in einer gemeinsamen senkrecht zur Rotorachse (26) verlaufenden Ebene (98) liegen.
16. Elektromotor nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der zweite Polschuhträger (74) der Statoreinheit (42, 44) mit einem Lagerträger (14, 16) verbunden ist, welcher ein Drehlager (20, 22) für den Rotor (50) trägt.
17. Elektromotor nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, daß der Lagerträger (14, 16) mit einer Aufnahme (110) in das Verbindungselement (68) eingreift.
18. Elektromotor nach Anspruch 16 oder 17, dadurch gekennzeichnet, daß der Lagerträger (14, 16) aus Kunststoff ausgebildet ist.

19. Elektromotor nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Elektromotor einen Stator (40), zwei Statoreinheiten (42, 44) und einen Rotor (50) mit jeweils einer einer Statoreinheit (42, 44) zugeordneten Rotoreinheit (52, 54) aufweist, die auf einer gemeinsamen Motorwelle (24) sitzen.
20. Elektromotor nach Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, daß die Statoreinheiten (42, 44) so angeordnet sind, daß deren Polschuhe (62, 72) einander zugewandt sind.
21. Elektromotor nach Anspruch 19 oder 20, dadurch gekennzeichnet, daß bei beiden Statoreinheiten (42, 44) alle Polschuhe (62, 72) auf derselben zylindrischen Fläche (82) um die Rotorachse (26) herum angeordnet sind.
22. Elektromotor nach einem der Ansprüche 19 bis 21, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Statoreinheiten (42, 44) identisch ausgebildet sind.
23. Elektromotor nach einem der Ansprüche 19 bis 22, dadurch gekennzeichnet, daß durch magnetische Wirkung bedingte Haltestellungen der Rotoreinheiten (52, 54) relativ zu den diesen jeweils zugeordneten Statoreinheiten (42, 44) relativ zueinander um einen halben Polabstand (PA) verdreht sind.



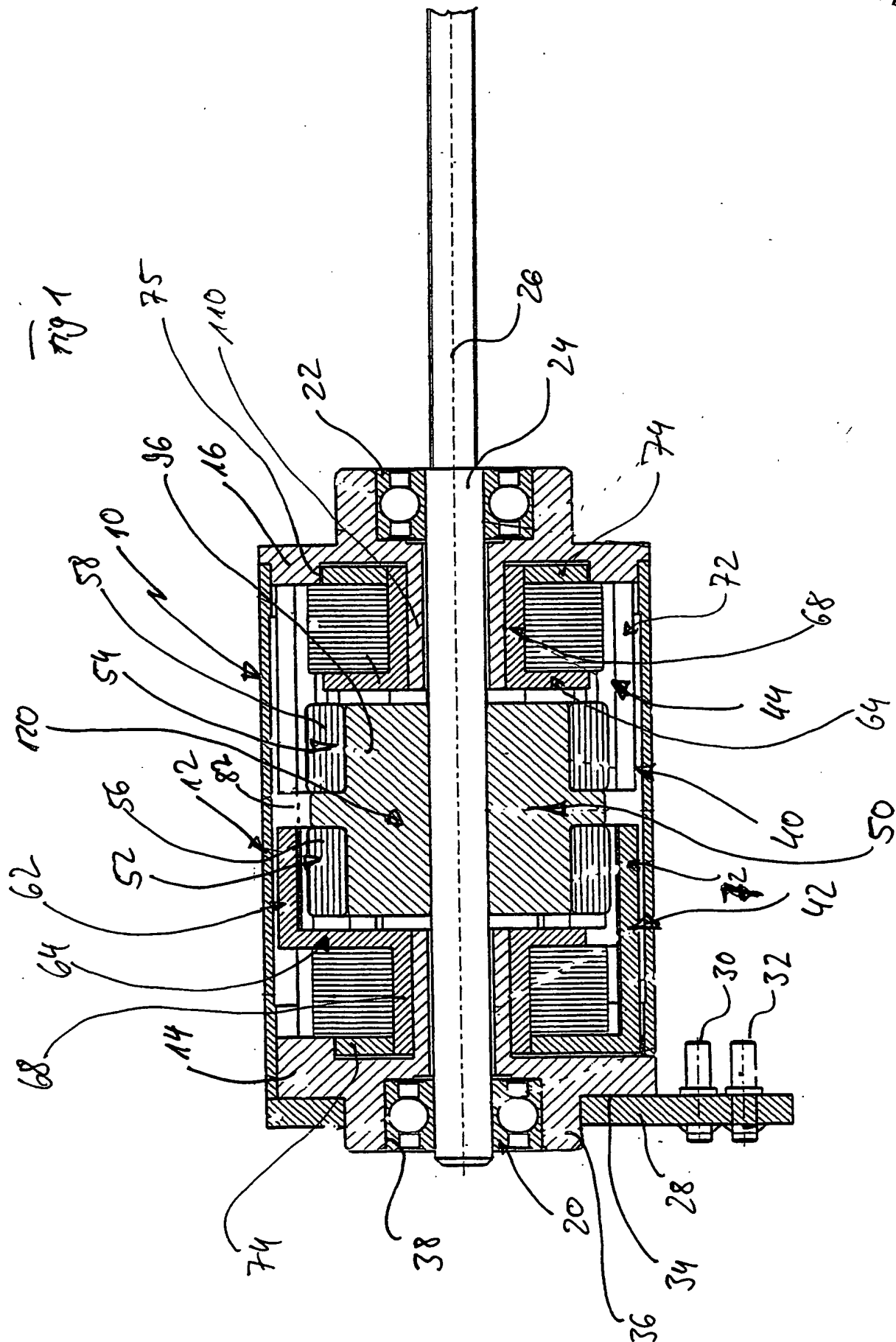
16. Nov. 2002

- 20 -

ZUSAMMENFASSUNG

Um einen Elektromotor mit einem Gehäuse, mit einem Rotor, und mit einem Stator, wobei jede Statoreinheit, als Klauenpole ausgebildete Polschuhe, sowie eine in Richtung der Rotorachse auf den Rotor folgend angeordnete Spule umfaßt, mit welcher die Polschuhe magnetisierbar sind, kostengünstiger zu konzipieren, wird vorgeschlagen, daß die Statoreinheit zwei Polschuh Elemente aufweist, von denen ein erstes Polschuh Element einen ersten Polschuhträger sowie an diesen einstückig angeformte erste Polschuhe aufweist, und von denen ein zweites Polschuh Element einen zweiten Polschuhträger sowie an diesen einstückig angeformte zweite Polschuhe aufweist, und daß das erste Polschuh Element ein einstückig an den ersten Polschuhträger angeformtes und einen magnetischen Schluß zwischen den Polschuhträgern herstellendes Verbindungselement trägt, welches mit dem zweiten Polschuhträger zumindest drehfest verbunden ist.

THIS PAGE BLANK (USPTO)



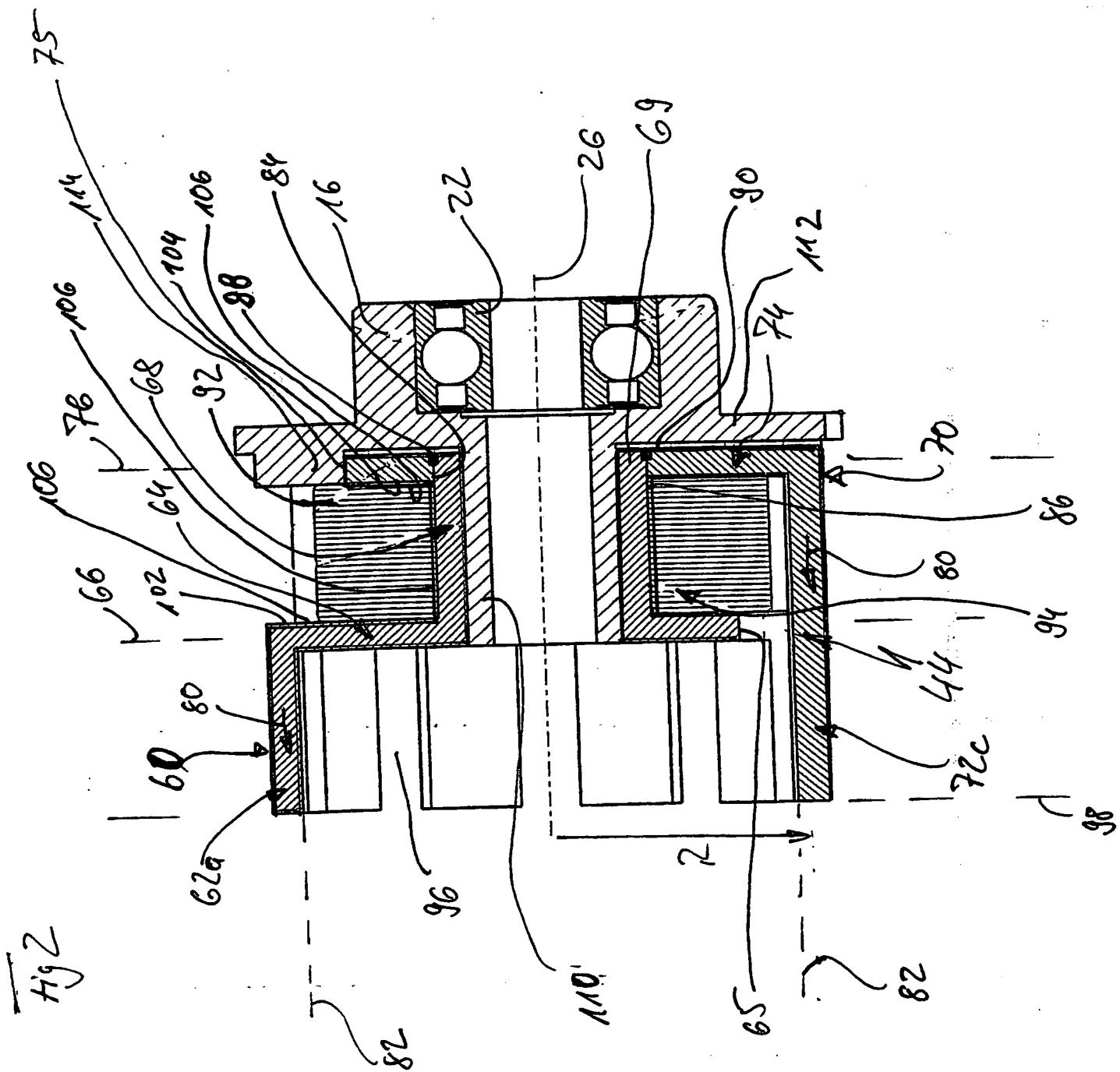


fig 2

Fig 3

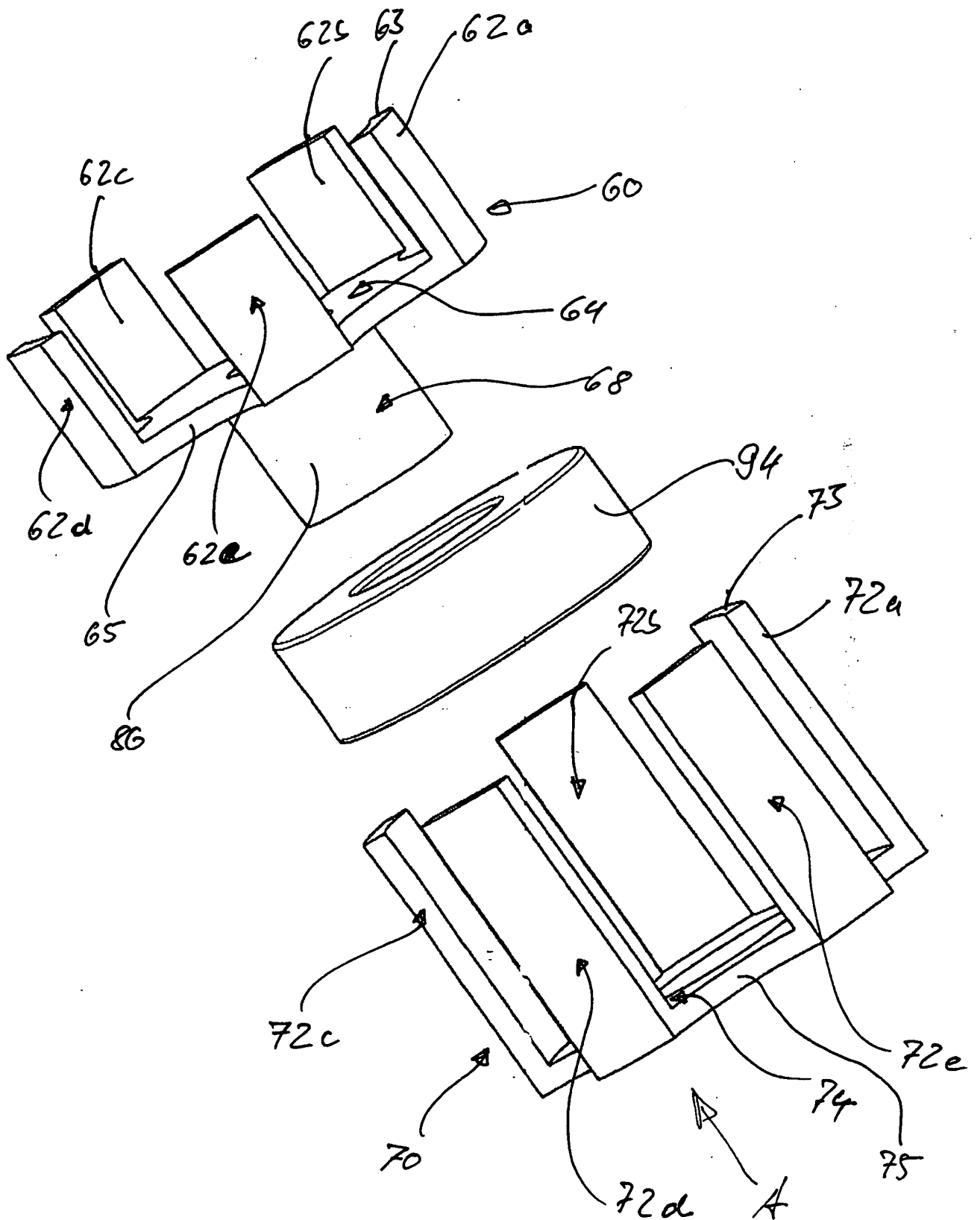
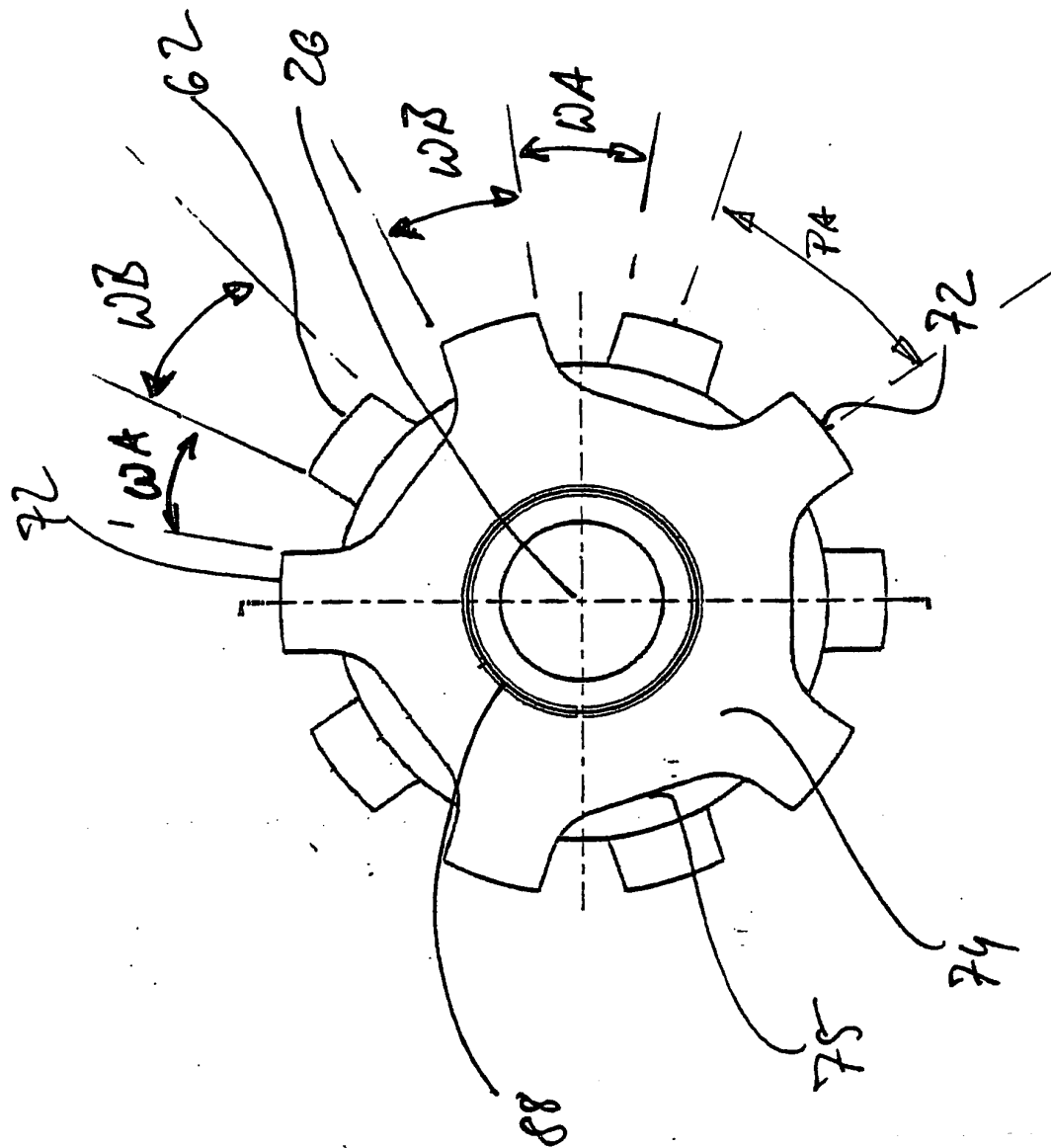
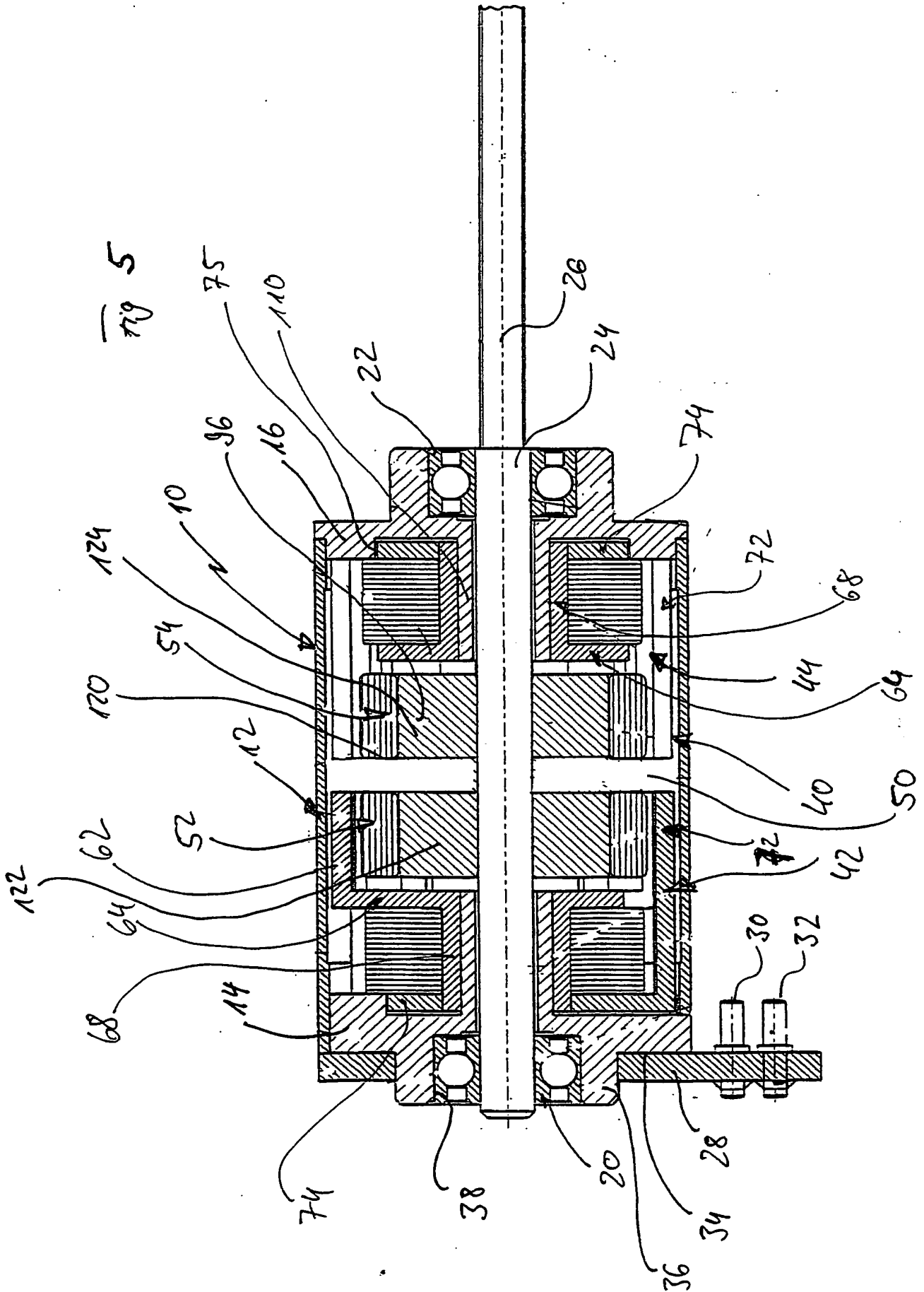


Fig 4





THIS PAGE BLANK (USPTO)